

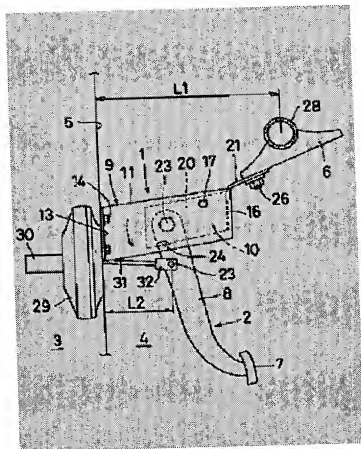
## STRUCTURE FOR PEDAL BRACKET

Patent number: JP2000163147  
Publication date: 2000-06-16  
Inventor: ONUMA TAMOTSU  
Applicant: SUZUKI MOTOR CO  
Classification:  
- international: G05G1/14; B60T7/06; B62D25/08  
- european:  
Application number: JP19980333695 19981125  
Priority number(s): JP19980333695 19981125

Report a data error here

## Abstract of JP2000163147

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To obtain the structure of a pedal bracket for preventing the movement of a pedal step face to the rear side of a vehicle when an outer force which is a prescribed value or more acts from the front part of the vehicle. **SOLUTION:** A pedal bracket 1 is constituted so that the front part can be mounted on the inside of a vehicle compartment 4 of a dash panel 5, and the upper part can be mounted on a column hanger 6, and the upper edge part of a brake pedal 2 can be supported so as to be freely rotatable. In this case, the pedal bracket 1 is constituted of an outer bracket 9 and an inner bracket 10, and the front part of the outer bracket 9 is mounted on the dash panel 5, and the rear part of the inner bracket 10 by which the upper edge part of a brake pedal 2 is pivotally supported is mounted on the column hanger 6, and the inner bracket 10 is connected with the outer bracket 9 at a position biased to the column hanger 6.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

(51) Int.Cl. <sup>7</sup>	識別記号	F I	テマコード <sup>*</sup> (参考)
G 0 5 G 1/14		G 0 5 G 1/14	E 3 D 0 0 3
B 6 0 T 7/06		B 6 0 T 7/06	A 3 J 0 7 0
B 6 2 D 25/08		B 6 2 D 25/08	J

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 6 頁)

(21) 出願番号 特願平10-333695

(22) 出願日 平成10年11月25日 (1998. 11. 25)

(71) 出願人 000002082

スズキ株式会社  
静岡県浜松市高塚町300番地

(72) 発明者 大沼 保

静岡県浜松市高塚町300番地 スズキ株式  
会社内

(74) 代理人 100060069

弁理士 奥山 尚男 (外4名)

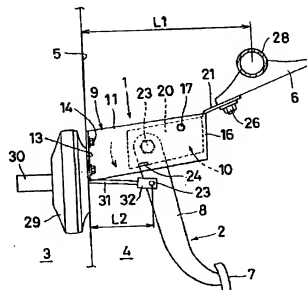
Fターム (参考) 3D003 AA18 B801 CA05 CA07 DA08  
3J070 AA32 BA41 CC07 DA01

## (54) 【発明の名称】 ペダルブラケットの構造

## (57) 【要約】

【課題】 本発明は、所定値以上の外力が車両の前方から作用した時に、ペダル踏面の車両後方への移動を防止することが可能なペダルブラケットの構造を提供することにある。

【解決手段】 本発明は、ダッシュパネル5の車室4内側に前部が取り付けられ、かつコラムハンガ6に上部が取り付けられて、ブレーキペダル2の上端部を回動自在に支持するペダルブラケット1の構造において、ペダルブラケット1をアウトブラケット9とインナブラケット10とによって構成し、アウトブラケット9の前部をダッシュパネル5に取り付け、ブレーキペダル2の上端部が軸支されたインナブラケット10の後部をコラムハンガ6に取り付けると共に、インナブラケット10をアウトブラケット9にコラムハンガ6寄りの位置で回動可能に連結している。



## 【特許請求の範囲】

【請求項 1】 ダッシュパネルの車室内側に前部が取付けられ、かつコラムハンガに上部が取付けられて、ベダルアームの上端部を回転自在に支持するベダルブラケットの構造において、前記ベダルブラケットをアウタブラケットとインナブラケットとによって構成し、前記アウタブラケットの前部を前記ダッシュパネルに取付け、前記ベダルアームの上端部が軸支されたインナブラケットの後部を前記コラムハンガに取付けると共に、前記インナブラケットを前記アウタブラケットに前記コラムハンガ寄り

の位置で回転可能に連結したことを特徴とするベダルブラケットの構造。

【請求項 2】 前記アウタブラケットと前記インナブラケットとの連結位置が、側面視で前記ベダルアームの軸支位置と前記インナブラケットのコラムハンガへの取付位置とを結ぶ直線よりも上方に配置されていることを特徴とする請求項 1 に記載のベダルブラケットの構造。

【請求項 3】 前記ベダルアームがブレーキペダルであり、プッシュロッドの一端がクレビスを介して前記ブレーキペダルに取付けられていると共に、前記プッシュロッドの他端がボールジョイントを介してブレーキブースタに取付けられ、前記プッシュロッドのクレビス側端部がボールジョイント側端部よりも下方に配置されていることを特徴とする請求項 1 に記載のベダルブラケットの構造。

【請求項 4】 前記インナブラケットの側面には爪が突設され、前記アウタブラケットの側面には前記爪に係合する係止孔が穿設されていることを特徴とする請求項 1 に記載のベダルブラケットの構造。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、特に車両のブレーキペダルを支持するベダルブラケットの構造に関するものである。

## 【0002】

【従来の技術】 従来から、自動車の車室内の運転席前方位置には、図 4 に示す如く、乗員の踏力でブレーキを作動させる吊り下げ式のブレーキペダル 51 が配設されている。このブレーキペダル 51 は、運転者がブレーキをかけるときに踏むベダル踏み部 52 と、該ベダル踏み部 52 を下端に有し上下方向へ沿って延びるベダルアーム部 53 とから構成されており、ボールジョイントなどベダルアーム部 53 の上端を締付けることにより、開口部を下向きに配置した断面略コ字状のベダルブラケット 54 に回転自在に支持されている。ベダルブラケット 54 の前部は、エンジンルーム 55 と車室 56 とを仕切るダッシュパネル 57 の車室 56 内側に取付けられている。また、ベダルブラケット 54 の後方上部は、車室方向に沿って配設されるステリングサポートメンバ 58 にコラムハンガ 59 を介して取付けられている。さらに、

ダッシュパネル 57 の前方側には、ブレーキペダル 51 に付与された乗員の踏力を増強するブレーキブースタ 60 が配設されており、ブレーキペダル 51 とブレーキブースタ 60 とはプッシュロッド 61 を介して互いに連結されている。

【0003】 このようなブレーキペダル 51 を装備した自動車に対して、所定値以上の外力が車両の前方から作用した場合には、図 5 の実線で示す如く、当該ブレーキペダル 51 がブレーキブースタ 60 およびダッシュパネル 57 により押されて車室 56 内側へ跳ね上がるのがあった。そこで、従来からこれを防ぐ種々の対策が講じられており、その例として特開平 10-16733 号公報や特開平 10-59146 号公報に開示された構造がある。特開平 10-16733 号公報に開示された構造は、所定値以上の外力が車両の前方から作用すると、ダッシュパネルに設置された押圧部材が該ダッシュパネルと共に車両後方へ移動し、ブレーキペダルの上端部を両方向の後方へ押圧することでブレーキペダル（ベダルバット）を車両前方側へ回転させており、これによって、外力が車両の前方から加わった時にブレーキペダルが車室内側へ突出するのを防いでいる。他方、特開平 10-59146 号公報に開示された構造は、所定値以上の外力が車両の前方から作用すると、ダッシュパネル（ブレーキブースタ）が車両後方へ移動し、その時に、ブレーキペダルとブレーキブースタとの間に位置するプッシュロッドを折曲させることで、ブレーキペダルが車室内側へ突出するのを防いでいる。

## 【0004】

【発明が解決しようとする課題】 しかしながら、上述した従来の構造のうち、前者の場合では、結局ブレーキペダルの踏込量を増大させるよう作用するので、プッシュロッドのストローク量以上にはブレーキペダルの車室内側への突出を防止することができない。また、後者の場合では、プッシュロッドの座屈限界を越えてブレーキペダルの車室内側への突出を防止することができない。したがって、従来の構造では、どちらの場合も、ブレーキペダルの車室内側への突出を十分に防ぐことができないので、図 5 に示す如く、所定値以上の外力が車両の前方から作用した時に、ブレーキペダル 51 がブレーキブースタ 60 およびダッシュパネル 57 により押されて車室 56 内側へ跳ね上がるという結果を招くおそれがあった。

【0005】 本発明はこのような実状に鑑みてなされたものであって、その目的は、所定値以上の外力が車両の前方から作用した時に、ベダル踏面の車両後方への移動を防止することが可能なベダルブラケットの構造を提供することにある。

## 【0006】

【課題を解決するための手段】 上記従来技術の有する課題を解決するために、本発明においては、ダッシュパネ

ルの車室内側に前部が取り付けられ、かつコラムハンガに上部が取り付けられて、ペダルアームの上端部を回転自在に支持するペダルブラケットの構造において、前記ペダルブラケットをアウトブラケットとインナブラケットとによって構成し、前記アウトブラケットの前部を前記ダッシュパネルに取り付け、前記ペダルアームの上端部が軸支されたインナブラケットの後部を前記コラムハンガに取り付けると共に、前記インナブラケットを前記アウトブラケットに前記コラムハンガ寄りの位置で回転可能に連結している。

【0007】

【発明の実施の形態】以下、本発明を図示の実施の形態に基づいて詳細に説明する。

【0008】図1～図3は本発明に係るペダルブラケットの構造の実施形態を示している。図において、1は四輪自動車の運転席の前下方部に配設され、ブレーキペダル（ペダルアーム）2の上端部を回転自在に支持するペダルブラケットであり、このペダルブラケット1の前後部は、エンジンルーム3と車室4とを仕切るベークブレーキペダル2の前方位置に立設したダッシュパネル5の車室4内側およびコラムハンガ6に取り付けられている。したがって、ペダルブラケット1は、ダッシュパネル5およびコラムハンガ6に取り付けられた状態で、車両後方へ向かってやや斜め上方に立ち上って配設されている。一方、ブレーキペダル2は、従来と同様、運転者がブレーキを操作させるときに踏むペダル踏み部7と、該ペダル踏み部7を下端に有し上下方向へ沿って延びるペダルアーム部8とから構成されており、ペダル踏み部7を車両前方側のダッシュパネル5へ向かって踏み込むと、ペダルアーム部8の上端部を支点として回転し、図示しないリタースプリングの付勢力によって初期位置に復帰するようになっている。

【0009】上記ペダルブラケット1は、図1および図2に示す如く、アウトブラケット9と、該アウトブラケット9内に大部分が収納配設されるインナブラケット10とによって二重構造に構成されている。これらアウトブラケット9およびインナブラケット10は、車両前後方向に沿って配設されており、アウトブラケット9の前部はダッシュパネル5に取り付けられ、インナブラケット10の後方上部はコラムハンガ6に取り付けられている。

【0010】このため、アウトブラケット9は、その前後長さおよび巾がインナブラケット10よりも大きく形成されており、その中間部11は、ブレーキペダル2のペダルアーム部8の上端部を配置すべく、開口部が下向きの断面コ字状に形成されている。そして、中間部11の左右両側面11aの下部には、後述の位置決め固定用爪と係合する係止孔12がそれぞれ穿設されている。また、中間部11の左右両側面11aの前端には、外側へほぼ直角に張り出した取付片13が一体的に形成されている。これら取付片13は、ダッシュパネル5に締付け

固定される部位であり、該取付片13には締付ボルト14を挿入する上下一對のボルト孔15が穿設されている。さらに、中間部11の左右両側面11aの後端には、中間部11の巾よりもやや間隔を空けて車両後方へ延びる支持片16が一体的に形成されており、これら支持片16は一定の間隔を開けて対向配置されている。しかも、支持片16には、インナブラケット10を支持する枢軸17を挿入する軸孔18が穿設され、枢軸17には、頭部17aとナット19に螺合するねじ部17bが設けられている。

【0011】また、インナブラケット10は、ブレーキペダル2のペダルアーム部8の上端部を支持すべく、開口部が前向き配設の平面略U字状に形成されたブラケット本体20と、該ブラケット本体20の後部上端から車両後方へ向かってやや斜め上方へ立ち上るように折り曲げられた傾斜片21とから構成されている。ブラケット本体20の左右両側面20aの前方側には、架設されるスリーブ22などを介してボルト23およびナット（図示せず）を締付けることにより、ペダルアーム部8の上端部が軸支されている。また、ブラケット本体20の左右両側面20aの前方側下部には、位置決め固定用の爪24がそれぞれ突設されており、該爪24はこれをアウトブラケット9の係止孔12に差し込んで係合させるように構成されている。さらに、ブラケット本体20の左右両側面20aの後方上部には、アウトブラケット9の軸孔18と対応して挿入孔25が穿設されており、該挿入孔25には枢軸17が挿入配置されるようになっている。傾斜片21は、コラムハンガ6の下部に締付け固定される部位であり、後方中央部には締付ボルト26を挿入する取付孔27が穿設されている。

【0012】したがって、上記アウトブラケット9と上記インナブラケット10とは、軸孔18および挿入孔25を介して挿入した枢軸17をナット19と螺合させることによって、コラムハンガ6寄りの位置で相互に回転可能に連結されるようになっている。しかも、本実施形態のペダルブラケット1の構造では、車両の前方から外力を受けた時、インナブラケット10を反時計方向

（図1中の破線矢印方向）へ回転させる必要があることから、両ブラケット9、10の連結位置は、側面視でブレーキペダル2の軸支位置（ボルト23の位置）とインナブラケット10のコラムハンガ6への取付位置（取付孔27の位置）とを結ぶ直線よりも上方に配置されている。なお、コラムハンガ6は、前向きの下り傾斜に配置された状態でステアリングサポートメンバ28に取り付けられており、該ステアリングサポートメンバ28の両端は車体左右両側部にそれぞれ固定され、車巾方向に沿って配設されている。また、ステアリングサポートメンバ28の軸心はダッシュパネル5から車室4内側へ距離11の位置に配設されている。

【0013】一方、上記ダッシュパネル5の前方側に位

置するエンジンルーム3内には、ブレーキペダル2に付与された運転者の踏力を増強するブレーキブースタ29と、該ブレーキブースタ29によって増強された圧力を液圧に変換するマスタシリンダ30が配設されている。このため、ブレーキブースタ29の後端面には、ダッシュパネル5を貫通するプッシュロッド31が突設され、ブレーキペダル2とブレーキブースタ29とはプッシュロッド31を介して互いに連結されている。プッシュロッド31の一端は、平面視でコ字状のクレビス32およびピン33によりブレーキペダル2のペダルアーム部8に回転自在に取付けられている。また、プッシュロッド31の他端は、図示しないボールジョイントを介してブレーキブースタ29に回転自在に取付けられている。しかも、プッシュロッド31のクレビス側端部は、車両の前方から外力を受けた時にブレーキペダル2が下方へ移動すべく、ボールジョイント側端部より下方に配置されている。なお、プッシュロッド31の長さは寸法L2に設定され、この寸法L2はダッシュパネル5からクレビス32の軸心までの距離に相当している。

【0014】本発明の実施形態に係るペダルブラケット1の構造が適用された自動車に対して、所定値以上の外力が車両の前方から作用すると、この外力は、ブレーキペダル2よりも車両前方側のマスタシリンダ30およびブレーキブースタ29を介してダッシュパネル5に入力されるため、ブレーキブースタ29およびダッシュパネル5が車室4内側へ押し出される。これに伴い、ペダルブラケット1は車両の後方へ移動するが、アウタブラケット9の前部はダッシュパネル5に固定され、インナブラケット10の後方上部はコラムハンガ6に固定されているため、図3に示す如く、アウタブラケット9は変位してステアリングサポートメンバ28までの距離L1が距離L1'と短くなる一方、インナブラケット10は枢支軸17を中心に反時計方向へ回転する。この際、所定値以上の外力が車両の前方から加えられると、爪24は変形して係止孔12より離脱するため、当該インナブラケット10の回転が阻害されることはない。

【0015】また、ブレーキペダル2は、ボルト23によってインナブラケット10に固定されているため、該インナブラケット10の動きに合わせて下方へ移動することになる。一方、ブレーキブースタ29のプッシュロッド31の長さはL2と変わらないため、ブレーキペダル2のペダル踏み部7の位置は、車両の後方へ移動しない。しかし、プッシュロッド31の一端は、クレビス32およびピン33を介してペダルアーム部8に取付けられ、その他端は図示しないボールジョイントを介してブレーキブースタ29に取付けられているため、図3の実線外で示す如く、ブレーキペダル2（クレビス32）が図外のボールジョイントを中心に下方へ移動（時計方向へ回転）することになる。

【0016】本発明の実施の形態に係る構造において

は、ダッシュパネル5に取付けられるアウタブラケット9と、コラムハンガ6に取付けられるインナブラケット10とによってペダルブラケット1を二重構造とし、これらアウタブラケット9とインナブラケット10とを枢支軸17を介して回転可能に連結しているため、車両の前方から所定値以上の外力が加わった場合でも、ブレーキブースタ29およびダッシュパネル5の車両後方への移動を吸収することが可能となり、ブレーキペダル2の車室4内側への跳ね上げを防ぐことができる。しかも、本実施の形態の構造では、ペダルブラケット1を構成するアウタブラケット9とインナブラケット10の連結位置がコラムハンガ6寄りの位置であって、側面視でブレーキペダル2の軸支位置とインナブラケット10のコラムハンガ6への取付位置とを結ぶ直線よりも上方に配置され、かつプッシュロッド31の一端はクレビス32でペダルアーム部8に、その他端は図外のボールジョイントでブレーキブースタ29に回転自在に取付けられているため、車両の前方から外力が加わった時に、ブレーキペダル2を下方へ確実に移動させることができ、車両後方への移動を阻止できる。また、本実施の形態のペダルブラケット1は、予め、ボルト23などでブレーキペダル2の上端部をインナブラケット10に締付け軸支し、この状態で、該インナブラケット10のブラケット本体20の左右両側面20aに突設した爪24をアウタブラケット9の係止孔12に差し込んで係合させているため、アウタブラケット9とインナブラケット10との位置決め固定が簡単に行うことができる。さらに、ブレーキペダル通常作動時には、インナブラケット10の左右両側面20aの前方側上端面部が、アウタブラケット9の中間部11の天板部内側面に当接することと、爪24および係止孔12とでインナブラケット10とアウタブラケット9との相対移動を抑え、確実にペダル踏力をマスタシリンダ30へ伝えることができる。

【0017】以上、本発明の実施の形態につき述べたが、本発明は既述の実施の形態に限定されるものではなく、本発明の技術的思想に基づいて各種の変形および変更が可能である。例えば、本発明のペダルブラケットの構造は、支持するペダルアームがクラッチペダルの場合にも適用することができる。

【0018】

【発明の効果】 上述の如く、本発明に係るペダルブラケットの構造は、ダッシュパネルの車室内側に前部が取付けられ、かつコラムハンガに上部が取付けられて、ペダルアームの上端部を回転自在に支持するものであって、前記ペダルブラケットをアウタブラケットとインナブラケットとによって構成し、前記アウタブラケットの前部を前記ダッシュパネルに取付け、前記ペダルアームの上端部が軸支されたインナブラケットの後部を前記コラムハンガに取付けると共に、前記インナブラケットを前記

アウトブラケットに前記コラムハンガ寄りの位置で回転可能に連結しているので、所定値以上の外力が車両の前方から作用した時でも、ペダルアームの車室内側への跳ね上がりを防ぎ、ペダル踏面の車両後方への移動を確実に防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の実施の形態に係る構造が適用されたペダルブラケットおよびその周辺部品を示す側面図である。

【図2】 上記ペダルブラケットを構成するアウトブラケットとインナブラケットとが組付けられる前の状態を示す斜視図である。

【図3】 所定値以上の外力が車両の前方から作用した時の上記ペダルブラケットおよびその周辺部品の変位状態を示す側面図である。

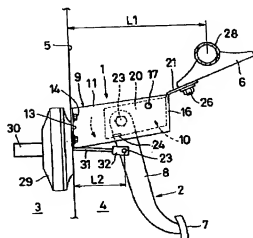
【図4】 従来の構造が適用されたペダルブラケットおよびその周辺部品を示す側面図である。

【図5】 所定値以上の外力が車両の前方から作用した時の図4におけるペダルブラケットおよびその周辺部品の変位状態を示す側面図である。

【符号の説明】

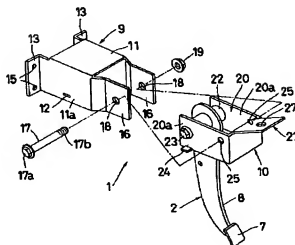
- 1 ペダルブラケット
- 2 ブレーキペダル
- 3 エンジンルーム
- 4 車室
- 5 ダッシュパネル
- 6 コラムハンガ

【図1】

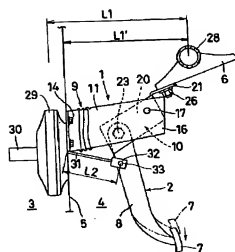


- 7 ペダル踏み部
- 8 ペダルアーム部
- 9 アウトブラケット
- 10 インナブラケット
- 11 中間部
- 12 係止孔
- 13 取付片
- 14 締付ボルト
- 15 ボルト孔
- 16 支持片
- 17 枢軸
- 18 軸孔
- 19 ナット
- 20 ブラケット本体
- 21 傾斜片
- 22 スリーブ
- 23 ボルト
- 24 爪
- 25 挿入孔
- 26 締付ボルト
- 27 取付孔
- 28 ステアリングサポートメンバ
- 29 ブレーキブースタ
- 31 プッシュロッド
- 32 クレビス
- 33 ピン

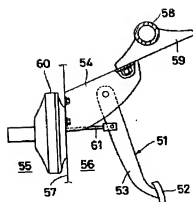
【図2】



【図3】



【図4】



【図5】

